

**HUBUNGAN PERSEPSI TENTANG KESELAMATAN BERKENDARA
DENGAN INTENSITAS PENGGUNAAN HELM PADA MAHASISWA**

NASKAH PUBLIKASI

Diajukan Kepada Universitas Muhammdiyah Malang

Sebagai salah satu persyaratan untuk memperoleh Gelar Sarjana Psikologi



Oleh :

Rizki Budi Agustian

201210230311185

FAKULTAS PSIKOLOGI

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MALANG

2017

**HUBUNGAN PERSEPSI TENTANG KESELAMATAN BERKENDARA
DENGAN INTENSITAS PENGGUNAAN HELM PADA MAHASISWA**

NASKAH PUBLIKASI

Diajukan Kepada Universitas Muhammdiyah Malang

Sebagai salah satu persyaratan untuk memperoleh Gelar Sarjana Psikologi



Oleh :

Rizki Budi Agustian

201210230311185

FAKULTAS PSIKOLOGI

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MALANG

2017

KATA PENGATAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT yang telah melimpahkan Rahmat serta Hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan naskah publikasi dengan judul “Hubungan Persepsi tentang Keselamatan Berkedara dengan Intensitas Penggunaan Helm pada Mahasiswa”, sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana psikologi Universitas Muhammadiyah Malang.

Dalam proses penyusunan naskah publikasi ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan dan petunjuk serta bantuan yang bermanfaat dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Dr. Iswinarti, M. Si selaku Dekan Fakultas Psikologi Universitas Muhammadiyah Malang.
2. Dr. Diah Karmiyati, M. Si dan Muhammad Shohib, S. Psi, M. Si selaku Pembimbing I dan Pembimbing II yang telah meluangkan banyak waktu untuk memberikan bimbingan serta arahan yang sangat berguna, hingga penulis dapat menyelesaikan naskah publikasi ini dengan baik
3. Yuni Nurhamida, M. Si sebagai dosen wali yang telah memberikan dukungan dan pengarahan sejak awal perkuliahan hingga selesainya naskah publikasi ini
4. Ibu, Ayah dan Adik serta seluruh keluarga yang selalu memberikan dukungan do'a serta kasih sayang sehingga penulis memiliki motivasi dalam menyelesaikan naskah publikasi ini
5. Kawan-kawan Mahasiswa Universitas Muhammadiyah Malang yang telah bersedia menjadi subjek penelitian ini.
6. Kawan-kawan HMI Komisariat Psikologi UMM, Keluarga Besar Teras Coffee Family serta rekan-rekan Yamaha Vixion Club Indonesia yang senantiasa memberikan dukungan serta nasihat untuk penulis dalam perjalanan menyelesaikan naskah publikasi ini.
7. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah banyak memberikan bantuan pada penulis dalam menyelesaikan naskah publikasi ini.

Penulis menyadari tiada satupun karya manusia yang sempurna, sehingga kritik dan saran demi perbaikan karya naskah publikasi ini sangat penulis harapkan, meski demikian, penulis berharap semoga naskah publikasi ini dapat bermanfaat bagi peneliti khususnya pembaca pada umumnya

Malang, 20 januari 2017

Penulis

Rizki Budi Agustian

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL DEPAN	
HALAMAN SAMPUL DALAM	I
KATA PENGANTAR	II
DAFTAR ISI.....	III
DAFTAR TABEL.....	IV
DAFTAR LAMPIRAN.....	V
INTISARI	1
PENDAHULUAN	1
LANDASAN TEORI.....	4
Persepsi	4
Keselamatan Berkendara	4
Intensitas Penggunaan Helm.....	6
Persepsi tentang Keselamatan Berkendara terhadap Intensitas Penggunaan Helm.....	6
Kerangka Berfikir	8
hipotesa	8
METODE PENELITIAN.....	8
Rancangan Penelitian.....	8
Subjek Penelitian	9
Variabel dan Instrumen.....	9
Prosedur dan Analisa Data Penelitian.....	9
HASIL PENELITIAN	10
DISKUSI.....	11
SIMPULAN DAN IMPLIKASI	13
REFRENSI.....	14

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Jumlah Subjek.....	10
Tabel 2. Kategori Intensitas Penggunaan Helm.....	10
Tabel 3. Kategori Persepsi tentang Keselamatan Berkendara	10
Tabel 4. Hasil Analisa <i>Product Moment</i>	11
Tabel 5. Hasil Uji Intensitas Penggunaan Helm	19
Tabel 6. Nilai Statistik Item	19
Tabel 7. Hasil Uji Intensitas Penggunaan Helm 2 (Reduksi)	19
Tabel 8. Nilai Statistik Item	20
Tabel 9. Hasil Uji Persepsi tentang Keselamatan Berkendara.....	20
Tabel 10. Nilai Statistik Item	20
Tabel 11. Hasil Uji Persepsi tentang Keselamatan Berkendara 2 (Reduksi).....	23
Tabel 12. Nilai Statistik Item	23
Tabel 13. Uji Normalitas Data	24
Tabel 14. Korelasi <i>Product Moment</i>	24
Tabel 15. Frekuensi Data	25
Tabel 16. Frekuensi Intensitas	25
Tabel 17. Frekuensi Persepsi	25

DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN I	18
UJI VALIDITAS DAN RELIABILITAS	19
SKALA I.....	19
Tabel 5. Hasil Uji Intensitas Penggunaan Helm	19
Tabel 6. Nilai statistik item.....	19
Tabel 7. Hasil Uji Intensitas Penggunaan Helm 2 (Reduksi)	19
Tabel 8. Nilai Statistik Item	20
SKALA II.....	20
Tabel 9. Hasil Uji Persepsi tentang Keselamatan Berkendara.....	20
Tabel 10. Nilai Statistik Item	20
Tabel 11. Hasil Uji Persepsi tentang Keselamatan Berkendara 2 (Reduksi).....	23
Tabel 12. Nilai Statistik Item	23
ANALISA HASIL PENELITIAN	24
Tabel 13. Uji Normalitas Data	24
Tabel 14. Korelasi <i>Product Moment</i>	24
Tabel 15. Frekuensi Data	25
Tabel 16. Frekuensi Intensitas	25
Tabel 17. Frekuensi Persepsi	25
LAMPIRAN II.....	26
SKALA PENELITIAN SEBELUM UJI COBA	27
<i>BUEPRINT</i>	31
SKALA PENELITIAN	32
<i>BUEPRINT</i>	35

HUBUNGAN PERSEPSI TENTANG KESELAMATAN BERKENDARA DENGAN INTENSITAS PENGGUNAAN HELM PADA MAHASISWA

Rizki Budi Agustian

Fakultas Psikologi, Universitas Muhammadiyah Malang

Rizorki@gmail.com

Penggunaan helm merupakan sebuah usaha untuk melindungi diri pengendara dari akibat yang tidak diinginkan selama berkendara, Intensitas penggunaan helm diduga berhubungan dengan persepsi tentang keselamatan berkendara salah satu penyebab terjadinya kecelakaan adalah karena gagal dalam mempersepsikan kondisi bahaya dalam berkendara. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan persepsi tentang keselamatan berkendara dengan intensitas penggunaan helm pada mahasiswa. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif, dengan jumlah subyek 380 mahasiswa dan menggunakan teknik *purposive sampling*. Teknik analisa pada penelitian ini adalah *product moment*. Hasil penelitian menunjukkan ada hubungan negatif antara persepsi tentang keselamatan berkendara terhadap intensitas penggunaan helm pada mahasiswa, yang dibuktikan dengan nilai koefisien korelasinya (r) – 0,143 dan signifikansinya 0,005. Ini menunjukkan semakin positif persepsi tentang keselamatan berkendara semakin rendah intensitas penggunaan helm.

Kata kunci: persepsi tentang keselamatan berkendara, Intensitas penggunaan helm, Mahasiswa

Helmet use are one of effort to protect riders from harm during riding, intention of helmet use Suspected affect by perception about safety riding, one cause of the accident was due to failure in perceiving danger on riding. The purpose of this study was to determine the relation of perception about safety riding with Intention of using helmets on college students. This study uses a quantitative approach, with 380 students and the number of subjects using purposive sampling technique. This research using the technique of product moment analysis. The results showed negative significant association between the perception about safety riding to Intention of using helmets on college students, that proved by the value of the correlation coefficient (r) - 0.143 and 0.005 significance. It shows the more positive perception about safety riding would associated with the lower Intention of using helmets.

Keywords: Perception about safety riding, Intention of using helmets, Student

Keselamatan berkendara sangatlah penting, penggunaan helm adalah syarat wajib dalam berkendara dalam berkendara, Helm merupakan salah satu perlengkapan dalam berkendara, helm merupakan alat vital yang dapat menjadi kelengkapan berkendara, selain itu helm juga dapat menjaga keselamatan berkendara, helm terbagi atas tiga jenis yakni helm pelindung, *open face* dan *full face* (SNI, 2007). Menurut Road Traffic Act (dalam Siviroj. P, 2012) penggunaan helm merupakan sebuah cara untuk melindungi diri pengendara dari akibat yang tidak diinginkan selama berkendara.

Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 menjelaskan bahwa kewajiban pengendara sepeda motor untuk menggunakan helm standar. Pasal tersebut diperuntukkan secara langsung untuk pengendara roda dua, tentu saja untuk menjaga keselamatan dalam berlalu lintas. Kewajiban memakai helm juga meliputi pengendara dan penumpang sekaligus, apalagi penumpang anak-anak. Ancaman bagi yang tidak memakai helm baik pengendara maupun penumpang dikenai kurungan selama satu bulan penjara dan denda minimal Rp, 250.000 ribu rupiah. Pada tahun 2013 jumlah kendaraan roda dua menyentuh angka 84.742.652 untuk pengguna kendaraan roda dua (Badan Pengelolaan Statistik Nasional). Pada Tahun 2015 pelanggaran lalu lintas di Kota Malang sebanyak 60% yang didominasi oleh pelajar dan mahasiswa sebanyak 2.340 pengendara (Surya Malang, 2015). Jenis pelanggaran yang dilakukan yakni tidak memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM), tidak membawa Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK), bahkan berboncengan tidak menggunakan helm (Malang Kota News, 2015). Tentu saja dari kasus penegakan perundangan tersebut bertujuan untuk menjaga keselamatan berkendara serta menjadi bukti kurangnya intensitas penggunaan helm diantara para pengendara motor yang melakukan pelanggaran. Dalam *Republika online* (2016) tentang Operasi Patuh Candi (OPC) 2016, yang digelar oleh Polres Semarang. Kasat Lantas Polres Semarang AKP Dwi Nugroho mengatakan hingga hampir dua pekan pelaksanaan operasi ini pihaknya menindak 4.450 pelanggaran lalu lintas. Sedangkan yang dikenakan sanksi berupa teguran jumlahnya mencapai 668 orang. Jumlah pelanggaran ini masih didominasi oknum pelajar dan mahasiswa. "*Sesuai catatan kami, pelanggaran oleh pelajar mencapai 909 dan mahasiswa mencapai 951 orang,*" tegasnya saat dikonfirmasi, adapun jumlah pelanggaran yang berprofesi sebagai pegawai negeri sipil (PNS) mencapai 281 orang, karyawan swasta 751 orang, sopir mencapai 668 orang dan profesi lainya ada 890 orang.

Lalu lintas yang padat di jalan raya sangat berbahaya bagi pengendara, namun tidak hanya itu berkendara tanpa menggunakan helm saat lalu lintas sedang sepi dapat berakibat fatal, seperti kasus kecelakaan yang terjadi di Jl. Mayjen Sungkono, Kec. Kedung Kandang, korban berinisial S (20 Thn) meninggal dunia dengan luka parah dikepala, fakta dilapangan korban tidak menggunakan helm (Malangvoice, 2016). Kejadian lain terjadi di Jl. Perumahan bukit Tidar Kec. Lowokwaru, seorang mahasiswa asing asal Sudan (20 Thn) meninggal dunia setelah mengalami kecelakaan tunggal dengan luka berat dikepala, fakta menyebutkan hal yang serupa bahwa korban tidak menggunakan Helm (Surya Malang, 2016). Pada akhir Tahun 2015 terjadi sebuah kasus dimana seorang mahasiswa meninggal dunia setelah menabrak gapura di Tabanan Bali, saat kejadian berlangsung korban tidak menggunakan helm sehingga korban mengalami luka dibagian kepala (*BaBe News*, 2015). Kasus-kasus tersebut menyebutkan bagaimana pentingnya memakai helm sebagai alat pelindung dan tentu saja dari bahaya berkendara yang tidak mengenal tempat maupun waktu.

Menurut Descartes (Dalam Braund, 2008) menyatakan bahwa persepsi merupakan sebuah rantai dari awal sebuah konsep materil dan (konsep abstrak) akhir dari fikiran manusia. Menurut Gibson (dalam Braund, 2008) persepsi adalah pendeteksi struktur tetap dalam stimulus informasi yang mengalir, dimana ini berlaku ketika individu sedang berada pada suatu lingkungan.

Penelitian serta bukti kasus yang sudah dijelaskan diatas menyebutkan beberapa fakta dimana pengendara yang menunjukkan perilaku tidak aman berkisar pada usia pelajar dan produktif bahkan pelajar dan mahasiswa secara langsung pada subjeknya, namun ada beberapa bukti penelitian yang langsung diarahkan pada pelajar atau mahasiswa, akan tetapi penelitian yang telah dilakukan menunjukkan hasil yang berbeda dimana pada penelitian yang dilakukan oleh Utari, G. C (2009) di Universitas Gunadarma menunjukkan bahwa persepsi mahasiswa

pengendara kendaraan tidak berpengaruh pada perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) dimana didalamnya terdapat salah satu komponen yakni penggunaan helm sebagai parameter yang diukur, dan hasil yang berbeda di tunjukkan oleh penelitian oleh Ridho, M (2012) perilaku persepsi mempengaruhi bagaimana penggunaan helm dimana hal ini disebutkan dalam hasil penelitian yang didapat dari 58 mahasiswa pengendara kendaraan bermotor menunjukkan hasil dengan dan P-value (0,00) OR sebesar 5,610 dalam artian orang yang memiliki persepsi baik memiliki kecenderungan untuk 5,610 kali untuk memiliki pemakaian helm yang baik pula. Hal diatas mengindikasikan adanya inkonsistensi dalam penelitian yang pernah dilakukan, dan penjelasan diatas menjadi salah satu penguat dilakukannya penelitian ini. Serta menurut pengamatan penulis perilaku *safety riding* di lingkungan Universitas Muhammadiyah Malang masih kurang dikarenakan masih banyaknya mahasiswa yang mengendarai kendaraan roda dua tanpa menggunakan helm, adapun perilaku tersebut dilakukan tidak hanya untuk menuju kampus namun juga untuk pergi ke berbagai tempat.

Persepsi merupakan proses aktif dalam mengolah stimulus eksternal, evaluasi, penilaian, dan pengorganisasian dari stimulus di masa lampau (Demuth, 2013). penjelasan oleh penelitian yang dilakukan oleh Watson barry Dkk (2007) menyebutkan bahwa kecelakaan di sebabkan oleh “*perception*” error atau gagal persepsi dimana hal ini persepsi yang dimiliki seorang pengendara membuat pengendara gagal memperkirakan kondisi bahaya yang akan terjadi, Seperti yang disebutkan oleh penelitian dari Hermawan (2014) dengan subjek usia 17-25 tahun dan bertempat di Kubu Raya dengan karakteristik jarak berkendara 1 sampai 5 km memunculkan hasil 60% subjek tidak mau menggunakan helm dengan alasan jarak yang dekat, malas serta tidak adanya operasi lalu lintas, adapun 24 informan pada penelitian tersebut menyebutkan persepsi tentang rendahnya kesadaran masyarakat tentang pentingnya keselamatan berlalu lintas.

Dalam berkendara persepsi menentukan bagaimana seseorang melihat kondisi lingkungannya, Persepsi sendiri dibentuk berdasarkan bagaimana seseorang individu mendeteksi lingkungannya dari sensori yang mereka miliki, menurut Pinel (2009) persepsi adalah suatu proses yang lebih tinggi dari tahap sensori dimana seorang individu mengintegrasikan, mengenali dan menginterpretasi pola pola lengkap sensasi. *Safety riding* atau dengan kata lain keselamatan berkendara mempunyai arti menerapkan perilaku aman dalam berkendara roda dua maupun lebih, menurut *Motorcycle Safety Foundation* (2005) bahwa keselamatan berkendara membutuhkan *skill* yang mumpuni dari mata atau penglihatan dan pikiran dalam koordinasi tangan dan kaki, dan menurut *Tasmanian Government* (2014), berkendara bukan tanpa resiko akan tetapi bagi pengendara dengan *skill* mumpuni akan mempunyai resiko yang kecil dan menjaga kondisi indra dalam hal ini kesehatan dapat membantu menghindarkan dari bahaya dalam berkendara, seperti hasil penelitian yang dilakukan oleh Perwitaningsih, Mahawati, Hartini (2013) menyatakan bahwa pengetahuan akan kesehatan dalam berkendara juga mempengaruhi praktik dalam menjalankan keselamatan berkendara.

Berdasarkan beberapa uraian diatas, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana hubungan persepsi keselamatan berkendara (*safety riding*) dengan penggunaan helm pada mahasiswa dengan subjek mahasiswa Universitas Muhammadiyah Malang. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan persepsi tentang keselamatan berkendara dengan penggunaan helm pada mahasiswa di Universitas Muhammadiyah Malang. Manfaat penelitian ini adalah untuk memberikan pengetahuan dan informasi baru tentang kajian ilmu psikologi, psikologi sosial pada khususnya dan mengaplikasikan keilmuan sebagai salah satu

bentuk tujuan dari tridharma perguruan tinggi yakni penelitian serta memberikan kontribusi berupa rekomendasi pada pihak Universitas tentang keselamatan mahasiswanya dalam berkendara demi mewujudkan ketertiban dan kenyamanan dilingkungan kampus dan memberikan bantuan data pada pihak berwenang setempat (Satlantas Polresta Malang) untuk mendukung kebijakan publik demi mewujudkan ketertiban masyarakat luas pada umumnya.

Persepsi

Persepsi merupakan proses seleksi, interpretasi, analisa dan integrasi rangsang dalam otak dan organ indera (Feldman, 2011), namun menurut Santrock (1995) Persepsi merupakan interpretasi tentang sesuatu yang diinderaan seorang individu, selain itu menurut Goldstein (2007) persepsi merupakan pengalaman indera sadar dari manusia. persepsi menurut Wood (2008) adalah suatu proses aktif dalam memilih, mengatur dan menafsirkan objek, kejadian, situasi dan keadaan sekitar. Secara umum dapat disimpulkan bahwa persepsi merupakan proses individu untuk menginterpretasikan dan menafsirkan suatu rangsangan stimulus atau informasi yang di dapat melalui indera sadar.

Menurut Feldman (2010), pemrosesan informasi di bagi melalui 2 cara yakni *top down* dan *bottom up*, pemrosesan secara *top down* sendiri merupakan persepsi yang diarahkan oleh pengetahuan, pengalaman, harapan dan motivasi pada level yang lebih tinggi, sedangkan *bottom up* merupakan proses pembentukan persepsi yang di susun atas kemajuan-kemajuan pengenalan dan pemrosesan informasi dari komponen individual suatu stimuli menjadi satu kesatuan yang utuh

Menurut Goldstein (2007) terdapat 4 faktor dalam proses pembentukan persepsi

1. *Stimulus*, dimana stimulus itu adalah ada, berada dilingkungan manusia itu berada di dalam tubuh manusia. Dalam ada dua aspek dalam *stimulus*, yakni *enviromental stimuli* dan *attenden stimuli*, *envorimental stimuli* adalah semua hal atau benda di dalam lingkungan kita yang berpotensi dapat kita rasa. Sedangkan disaat seorang individu fokus pada suatu benda, dan membuat benda itu adalah pusat dari perhatiannya, itu adalah merupakan *attend stimulli*.
2. *Electricity*, merupakan proses kejutan sinyal pada sistem syaraf, sinyal yang dimaksudkan berasal dari rangsangan yang diterima reseptor dari lingkungan kita, didalam proses ini terdapat 3 proses yakni *transduksi*, *transmisi* dan *pemrosesan*.
3. *Experience* dan *action*, merupakan proses mental dibalik proses transduksi, transmisi dan pemrosesan yang terdiri atas *perception*, *recognition* dan *action* dan
4. *Knowledge*, merupakan semua informasi yang dimiliki oleh seorang individu terkait situasi yang sedang diahadapi.

Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)

Safety Riding atau keselamatan berkendara merupakan program yang banyak di kampanyekan untuk oleh lembaga, lembaga pemerintahan, otomotif serta kesehatan, *safety riding* sendiri merupakan upaya untuk berkendara secara aman (Government of Western Australian, 2015) sedangkan menurut Utari, G. C (2009) *safety riding* merupakan suatu usaha untuk meminimalisir bahaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara untuk menciptakan keadaan yang aman bagi pengendara, menurut Nugraha (2014) *safety riding*

terdiri dari menguasai cara, mengenali karakter dan semua kondisi jalan secara baik dan benar serta mematuhi peraturan yang berlaku. Persepsi tentang keselamatan berkendara adalah cara individu dalam menginterpretasikan keselamatan dalam berkendara

Menurut Watson, B. (2012) berpendapat bahwa keselamatan berkendara dipengaruhi oleh 2 hal yakni

1. *Risk taking*, *risk taking* menurut beyth-marom & fischhoff (dalam Boyer 2005) adalah suatu pilihan dalam sebuah perilaku yang dihubungkan dengan beberapa kemungkinan yang tidak diinginkan, menurut *2BeSafe Project* (dalam Watson, B. Dkk, 2012) perilaku *risk riding* pengendara sepeda motor diantaranya adalah merokok saat berkendara, berbicara dengan penumpang saat berkendara, mengggunakan telepon celluler saat berkendara, berjalana saat lampu kuning manyala, berkeendara secara berdekatan serta *risk taking* selalu dihubungkan dengan aggresi dan ketidaksabaran yang tinggi. Adapun *Risk Taking* menurut Watson, Barry. Wishart. Darren E dan Buckley Lisa (2012) adalah sebagai berikut. *Speeding* yakni berkendara dengan kecepatan tinggi dan melanggar rambu lalu lintas. *Alcohol and Drug Impairment* , yakni berkendara dibawah pengaruh alkohol dan obat-obatan terlarang. *Fatigue* yakni kondisi pengendara yang mengalami kelelahan akibat kegiatan sebelum berkendara. *Not-usage of Helmet*, tidak menggunakan helm saat berkendara. *Not usage protective clothing*, tidak menggunakan baju yang dapat melindungi dari cedera seperti jaket ataupun celana, *unlicensed riding*, tidak melengkapi diri dengan surat kelengkapan berkendara
2. *Hazard perception* merupakan pandangan seorang pengendara tentang tanda adanya bahaya, pengendara yang baik harus mempunyai persepsi akan tanda bahaya yang baik dan respon terhadap tanda bahaya menurut *Tasmanian Government* (2014), menurut menurut Mckenna dan Crick (1997) pengendara yang berpengalaman memiliki *Hazard Perception* yang baik dari pada pengendara pemula, serta pengendara dengan *Hazard Perception* yang baik lebih cepat menggabungkan informasi dan memperkerkirakan kondisi bahaya saat sednag berkendara, dalam *hazard perception* terdapat 4 komponen yang harus dimiliki pengendara motor menurut Hawort, Symmons dan Kowadlo (dalam Hawort dan Mulvihill, 2006) yakni *Hazard Detection* yaitu waspada pada tanda bahaya akan akan datang, *threat appraisal* kemampuan mengevaluasi apakah tanda bahaya yang muncul memerlukan respon, *Action Selection* memilih respon sesuai dengan skill yang dimiliki dan *Implementation* melakukan aksi atau respon yang sudah direncanakan

Beberapa hal yang harus diterapkan dalam keselamatan berkendara yang harus diterapkan menurut *Tasmanian Government* (2014) yaitu:

- a. Konsetrasi (*Concentration*), pengendara harus memiliki konsentrasi penuh saat berkendara,
- b. Observasi (*Observation*), kondisi jalan cepat berubah maka dari itu pengendara harus memiliki observasi tingkat tinggi.
- c. Manajemen kecepatan (*Speed management*), pengendara dengan skill mumpuni akan mengatur kecepatan dan posisi kendaraan di jalan untuk menghindari kecelakaan,
- d. Menjaga posisi di jalan (*Road positioning*), kondisi jalanm selalu berubah maka pengendara harus menjaga posisi kedaraan mereka.

- e. Mengambilan keputusan (*Making decision*), pengendara harus memilih jarak aman ketika mendahului atau berpindah jalur.
- f. Persepsi Tanda Bahaya (*Hazard perception*), pengendara harus mempunyai serta mampu memahami akan tanda bahaya dan respon yang baik terhadap tanda bahaya, serta,
- g. Teknik dasar berkendara (*basic riding technique*), seorang pengendara yang baik harus mengetahui dan memiliki teknik dasar berkendara.

Intensitas Penggunaan Helm

Intensitas merupakan kondisi intens atau besaran kuantitatif pada suatu hal (Sheldon, 1904), menurut Tubbs & Moss (1983) intensitas bergantung pada berapa banyak waktu yang digunakan. Penggunaan helm menurut *U.S Department of Health and Human Service* (2012) merupakan suatu hal yang dimaksudkan sebagai usaha mengurangi akibat kecelakaan yakni cedera dan kematian, menurut *World Health Organization* (2006) penggunaan helm adalah cara efektif mengurangi cedera kepala. Dari beberapa definisi diatas dapat disimpulkan bahwa penggunaan helm merupakan suatu cara yang efektif resiko dari kecelakaan dan cedera kepala, bila ditarik kesimpulan dari beberapa definisi diatas, Intensitas penggunaan helm merupakan kondisi besarnya sebuah usaha dalam mengurangi akibat dari kecelakaan yakni cedera pada kepala yang dapat menyebabkan kematian dalam berkendara.

Perlengkapan keamanan berupa helm sangatlah penting dalam berkendara, menurut Tasmanian *Government* (2014) helm wajib dikenakan agar melindungi kepala yang merupakan bagian terpenting dari tubuh. Helm adalah bagian dari perlengkapan dalam mengendarai sepeda motor berbentuk topi pelindung kepala yang berfungsi melindungi kepala pemakainya apabila terjadi benturan. Pemilihan dan penggunaan helm harus benar dan sesuai, minimal menggunakan helm tipe half face, serta tali pengikat helm harus dipasang dan dikencangkan secara benar untuk mencegah terlepasnya helm ketika terjatuh.

Dalam tata hukum Negara, peraturan tertulis tentang penggunaan helm tertera pada Undang Undang Republik Indonesia nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan Pasal 291 ayat 1 yang berbunyi, setiap orang yang mengemudikan sepeda motor tidak mengenakan helm standar nasional Indonesia sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 106 ayat 8 dipidana dengan pidana kurungan maksimal 1 bulan atau denda maksimal Rp. 250.000 dan pada pasal 2 setiap mengemudikan sepeda motor yang membiarkan penumpangnya tidak mengenakan helm standar nasional Indonesia sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 106 ayat 8 dipidana dengan pidana kurungan maksimal 1 bulan atau denda maksimal Rp. 250.000 serta padaperaturan pemerintahan RI Nomor 2 Tahun 1993 pasal 89 tentang penggunaan peralatan dan perlengkapan berkendara dimana disebutkan setiap motor dengan atau tanpa kereta samping, dilengkapi dengan helm untuk mengemudi dan penumpangnya.

Persepsi tentang Keselamatan berkendara terhadap Intensitas Penggunaan Helm

Persepsi merupakan proses seleksi, interpretasi, analisa dan integrasi rangsang dalam otak dan organ indera (Feldman, 2011), namun Menurut Santrock (1995) Persepsi merupakan interpretasi tentang apa yang diinderakan seorang individu. persepsi menurut Wood (2008) adalah suatu proses aktif dalam memilih, mengatur dan menafsirkan objek, kejadian, situasi dan keadaan sekitar.

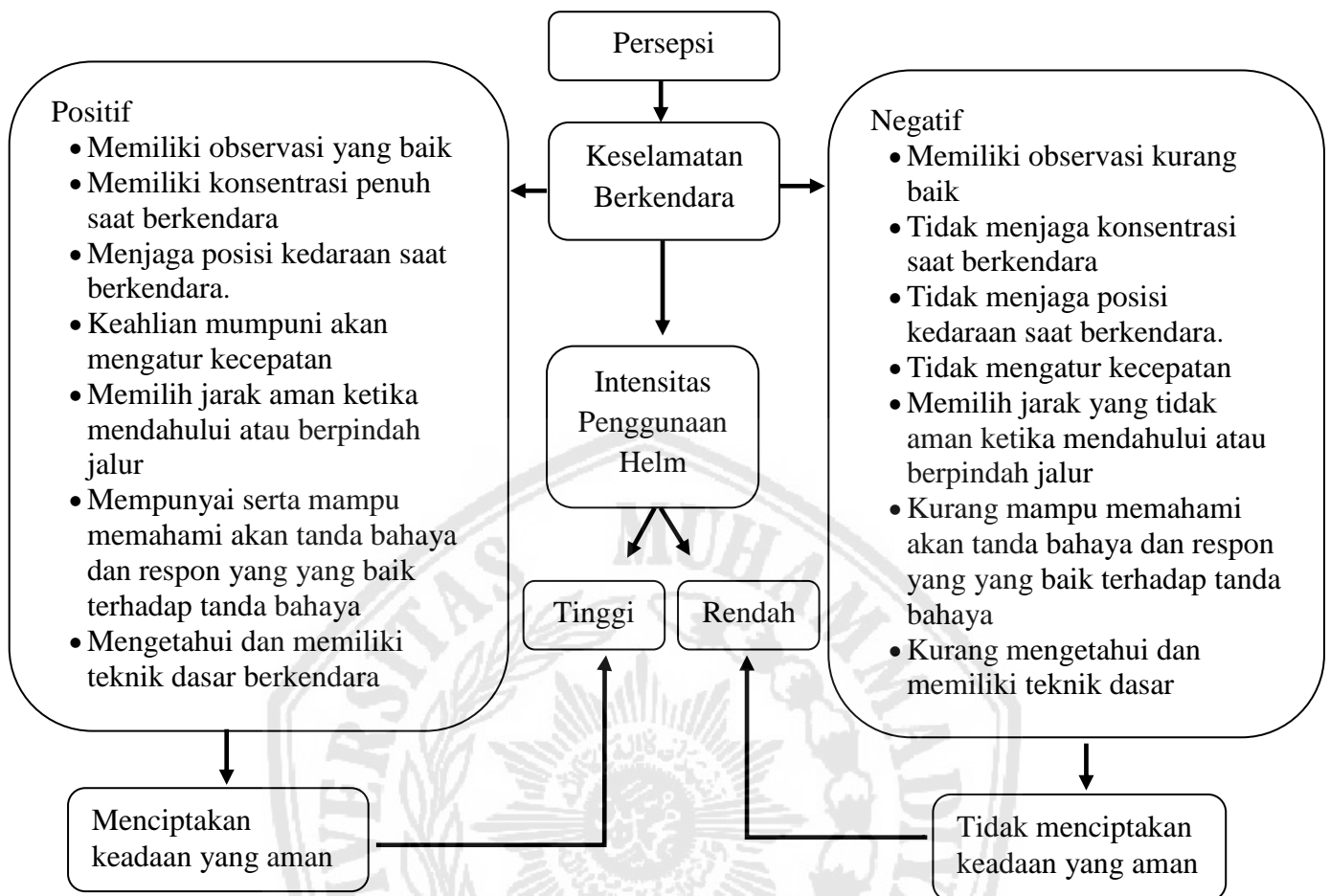
Safety Riding atau keselamatan berkendara merupakan program yang banyak di kampanyekan untuk oleh lembaga, lembaga pemerintahan, otomotif serta kesehatan, safety riding sendiri merupakan upaya untuk berkendara secara aman (Government of Western

Australian, 2015) sedangkan menurut Utari (2009) *safety riding* merupakan suatu usaha untuk meminimalisir bahaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara untuk menciptakan keadaan yang aman bagi pengendara lain. Menurut Nugraha (2014) keselamatan berkendara terdiri dari menguasai cara, mengenali karakter dan semua kondisi jalan secara baik dan benar serta mematuhi peraturan yang berlaku. Persepsi tentang keselamatan berkendara adalah proses individu dalam menginterpretasikan keselamatan dalam berkendara. Menurut Ajzen (1985) intensitas didefinisikan sebagai usaha dalam menunjukkan suatu kebiasaan daripada perilaku secara aktual. Penggunaan helm menurut, menurut *World Health Organization* (2006) penggunaan helm adalah cara efektif mengurangi cedera kepala. Dapat disimpulkan bahwa intensitas penggunaan helm merupakan suatu kebiasaan dari sebuah perilaku yang ditunjukkan untuk mengurangi resiko cedera kepala

Pengendara yang baik harus memiliki persepsi yang positif dalam hal ini mengetahui dan memahami pentingnya beberapa hal yang harus diterapkan dalam keselamatan berkendara sebagaimana yang disebutkan oleh *Tasmanian Government* (2014) dimana pengendara harus menerapkan, konsentrasi (*Concentration*) pengendara harus memiliki konsentrasi penuh, observasi (*Observation*), kondisi jalan cepat berubah maka dari itu pengendara harus memiliki observasi tingkat tinggi, manajemen kecepatan (*Speed management*) pengendara harus memiliki keahlian mumpuni akan mengatur kecepatan dan posisi kendaraan di jalan untuk menghindari kecelakaan, menjaga posisi di jalan (*Road positioning*), kondisi jalan yang selalu berubah, maka pengendara harus menjaga posisi kendaraan mereka, pengambilan keputusan (*Making decision*) pengendara harus memilih jarak aman ketika mendahului atau berpindah jalur, persepsi tanda bahaya (*Hazard perception*) pengendara harus mempunyai serta mampu memahami akan tanda bahaya dan respon yang baik terhadap tanda bahaya, serta, teknik dasar berkendara (*Basic riding technique*), seorang pengendara yang baik harus mengetahui dan memiliki teknik dasar berkendara.

Dengan persepsi yang positif seorang pengendara terhadap keselamatan berkendara membuat pengendara tersebut menunjukkan perilaku yang senantiasa menjaga keselamatan dirinya dengan meminimalisir bahaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara untuk menciptakan keadaan yang aman tentu dengan tingginya intensitas penggunaan peralatan keamanan berkendara yakni helm, sebagaimana dimaksud Penggunaan helm yang dipaparkan oleh *U.S Department of Health and Human Service* (2012) merupakan suatu hal yang dimaksudkan sebagai cara mengurangi akibat kecelakaan yakni cedera dan kematian dan oleh karena itu penggunaan helm sendiri sudah dipertegas oleh Undang Undang Republik Indonesia nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan Pasal 291 ayat 1 yang berbunyi “setiap orang yang mengemudikan sepeda motor tidak mengenakan helm standar nasional Indonesia sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 106 ayat 8 dipidana dengan pidana kurungan maksimal 1 bulan atau denda maksimal Rp. 250.000” dan pada pasal 2 “setiap mengemudikan sepeda motor yang membiarkan penumpangnya tidak mengenakan helm standar nasional Indonesia sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 106 ayat 8 dipidana dengan pidana kurungan maksimal 1 bulan atau denda maksimal Rp. 250.000”, aturan tersebut di munculkan untuk menjaga keselamatan pengendara kendaraan bermotor di jalan.

Kerangka berfikir



Hipotesa

Terdapat hubungan persepsi tentang keselamatan berkendara dengan intensitas penggunaan helm. Semakin positif persepsi tentang keselamatan berkendara semakin tinggi intensitas penggunaan helm.

METODE PENELITIAN

Rancangan Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif korelasional yaitu metode penelitian yang didasarkan pada positivisme, dan digunakan untuk meneliti populasi atau sampel tertentu (Sugiyono, 2008), penelitian ini berifat korelatif mengukur hubungan persepsi tentang keselamatan berkendara dengan perilaku menggunakan helm.

Subjek Penelitian

Subjek penelitian ini adalah mahasiswa Universitas Muhammadiyah Malang yang menggunakan sepeda motor untuk menuju kampus serta memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM), jenis sampling pada penelitian ini adalah *purposive sampling* dimana subjek yang digunakan mempunyai karakteristik yang sudah ditentukan serta ciri dan sifat populasinya (Winarsunu, 2006) populasi pada penelitian ini berjumlah 33.744 (tiga puluh tiga ribu tujuh ratus empat puluh empat) jumlah mahasiswa yang terhimpun pada tahun 2016 (UMM.ac.id), dan sampel pada penelitian ini berjumlah 380 mahasiswa dengan perhitungan probabilitas 0,05 tabel Kricjje dan Morgan (sekarang, 2006)

Variabel dan Instrumen

Variabel bebas pada penelitian ini adalah Persepsi tentang keselamatan berkendara, persepsi tentang keselamatan berkendara adalah proses individu menginterpretasikan keselamatan dalam berkendara, sedangkan variabel terikat yakni Intensitas penggunaan helm merupakan kondisi besarnya sebuah usaha dalam mengurangi akibat dari kecelakaan yakni cedera pada kepala yang dapat menyebabkan kematian dalam berkendara.

Instrumen penelitian pada penelitian ini menggunakan dua skala yakni skala Persepsi tentang keselamatan berkendara disusun berdasarkan pada beberapa hal yang harus diterapkan dalam keselamatan berkendara yang baik menurut *Tasmanian Government* (2014) yaitu : konsentrasi (*concentration*), observasi (*observation*), manajemen kecepatan (*speed management*) , menjaga posisi di jalan (*road positioning*) pengambilan keputusan (*making decision*) persepsi tanda bahaya (*hazard perception*), teknik dasar berkendara (*basic riding technique*), disusun menggunakan model *likert* dengan pilihan penilaian 1 - 4 dan item yang terdiri atas 42 item, setelah dilakukan try out dan dianalisa diperoleh 19 item valid dengan 23 item tidak valid dengan hasil reliabilitas sebesar 0,825, sedangkan penyusunan skala Intensitas penggunaan helm di dasarkan pada peraturan yang tertera dari Undang Undang Republik Indonesia nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan Pasal 291 ayat 1 dan 2 bagi pengendara roda dua dengan menggunakan model skala likert dengan penilaian 1 – 4 yang terdiri atas 8 item, setelah dilakukan try out dan dianalisa diperoleh 6 item valid dan 2 item tidak valid dengan nilai reliabilitas sebesar .0,663

Prosedur dan Analisa Data Penelitian

Prosedur penelitian ini diawali dengan penyesuaian teori pada butir butir item skala Persepsi tentang keselamatan berkendara dan Intensitas penggunaan helm yang akan disusun sendiri oleh peneliti, dimana kedua skala yang digunakan disusun menggunakan model skala *likert* setelah melakukan penyusunan skala, peneliti melakukan uji coba pada tanggal 21 – 23 Desember 2016 kepada subjek penelitian yang telah ditetapkan sebelumnya di lingkungan kampus 3 dan kampus 2 Universitas Muhammadiyah Malang, setelah itu peneliti melakukan uji validitas serta reliabilities pada skala yang akan digunakan dan melakukan seleksi pernyataan-pernyataan yang memiliki konstruk validitas yang rendah dan menyusun kembali skala yang akan digunakan,

Tahap selanjutnya peneliti melakukan penelitian yang di mulai pada tanggal 27 – 30 Desember 2016 dengan memberikan skala yang telah melewati tahap uji coba pada subjek yang memiliki kriteria yang telah dijelaskan sebelumnya di lingkungan kampus 3 dan kampus

2 Universitas Muhammdiyah Malang dengan cara mencari subjek di area sekitar parkir kampus, sampel pada penelitian ini berjumlah 380 subjek, setiap subjek menerima 2 skala yang harus diisi. Sebelum subjek melakukan pengisian, peneliti terlebih dulu menjelaskan cara pengisian serta mempersilahkan subjek untuk memahami instruksi yang ada untuk memastikan tidak ada kesalahan dalam pengisian skala berlangsung. Analisa penelitian ini menggunakan analisa product moment, menurut Sugiyono (2008) analisa ini didasarkan adanya hubungan satu variabel independen dengan satu variabel dependen.

HASIL PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan dengan jumlah sampel 380 dengan rincian dalam tabel sebagai berikut:

Tabel 1. Jumlah subjek

Kategori	Jumlah
Jenis Kelamin	
Laki – laki	224 subjek
Perempuan	156 subjek
Jumlah Keseluruhan	380 subjek

Tabel diatas menjelaskan jumlah subjek dengan perbandingan perbedaan jenis kelamin pada total sampel dalam penelitian ini dan para subjek diatas merupakan mahasiswa Universitas Muhammdiyah Malang

Tabel 2. Kategori Intensitas penggunaan Helm

Kategori	Interval	Frekuensi	Prosentasi
Tinggi	T-score > 50	149	39.2 %
Rendah	T-score ≤ 50	231	60.8%

Tabel diatas menjelaskan kategorisasi hasil data yang di dapat dari subjek penelitian tentang variabel intensitas penggunaan helm yakni 231 subjek (60.8%) memiliki Intensitas penggunaan helm yang rendah dan 149 subjek (39,2 %) memiliki Intensitas penggunaan helm yang tinggi.

Tabel 3. Kategori Persepsi tentang keselamatan berkendara

Kategori	Interval	Frekuensi	Prosentasi
Positif	T-score > 50	189	47,6 %
Negatif	T-score ≤ 50	191	52,4%

Tabel diatas menjelaskan kategorisasi hasil data yang di dapat dari subjek penelitian tentang variabel Persepsi tentang keselamatan berkendara yakni 191 subjek (52.4%) memiliki Persepsi tentang keselamatan berkendara yang Negatif dan 189 subjek (47,6 %) memiliki Persepsi tentang keselamatan berkendara yang positif.

Tabel 4. Hasil Analisa *Product moment*

Koefisien Korelasi (r)	-0,143	
r²	0,020	(2,0%)
Signifikansi (p)	0,005	

Tabel diatas menjelaskan tentang bagaimana hubungan variabel bebas yakni Persepsi terhadap Keselamatan Berkendara dengan variabel terikat yakni Intensitas Penggunaan Helm yaitu dengan nilai Koefisien Korelasi -0,143, nilai -0,143 pada koefisien korelasi merupakan nilai yang sangat rendah (Sugiyono, 2008), hasil nilai probabilitas pada penelitian ini ada 0,005, dengan nilai probabilitas $0,005 < 0,05$, maka dapat di ambil kesimpulan maka terdapat hubungan yang signifikan antara 2 variabel.

Adapun nilai Koefisien determinasi sebesar (r^2)-0,020 atau apabila dijelaskan hanya 2,0 % saja yang dapat digambarkan hubungan kedua variabel sedangkan sisanya yakni 98,0 % dijelaskan oleh faktor - faktor lainnya.

DISKUSI

Hasil dari penelitian ini dapat menunjukkan adanya hubungan antara variabel persepsi tentang keselamatan berkendara dengan Intensitas penggunaan helm, Adapun hubungan yang terjadi antara 2 variabel tersebut negatif, yakni apabila semakin positif persepsi tentang keselamatan berkendara maka semakin rendah intensitas penggunaan helm hal ini ditandai dengan adanya 60,8% subjek penelitian mempunyai intensitas penggunaan helm yang rendah sedangkan untuk persepsi keselamatan berkendara hanya 52,4% subjek yang memiliki persepsi yang negatif. Adapun hasil penelitian serupa dengan apa yang sudah di sebutkan oleh hasil penelitian diatas yakni penelitian yang dilakukan oleh Olekulehin (2015) tentang persepsi dengan praktik penggunaan helm, dari hasil penelitian tersebut 88,9% partisipan mempunyai persepsi yang positif terhadap penggunaan helm dapat melindungi mereka dari kecelakaan akan tetapi lebih dari 79,4% partisipan tidak melengkapi kendaraan mereka dengan helm dan 58,8% pada penelitian tersebut tidak pernah menggunakan helm sebelumnya. Hal ini mengindikasikan bahwa persepsi tidak secara langsung memprediksi sebuah perilaku.

Persepsi menurut Langevelt (dalam Triyanto, 2009) berhubungan dengan pendapat dan penilaian seorang individu terhadap suatu stimulus. Sebelum manifestasi dari persepsi berubah dalam bentuk sebuah perilaku terlebih dahulu penilaian dari persepsi tersebut di bentuk menjadi sebuah sikap. Sikap mempunyai objek dalam prosesnya untuk menentukan setuju atau tidak setuju seperti manusia, perilaku, situasi, benda, dan lain lain (Sarwono, 2002). Sikap disusun oleh 3 faktor yaitu kognisi, afeksi dan pengalaman masa lampau, sikap mempengaruhi sebuah perilaku sebagai salah satu faktor predisposisi perilaku melalui penilaian yang sudah diproses sebelumnya (Zanna, 1988), perilaku merupakan semua aktivitas manusia yang dapat diamati secara langsung maupun tidak (Notoadmojo 2007). Namun persepsi yang kemudian dimanifestasikan melalui sikap dan perilaku tidak sepenuhnya linier seperti dari hasil penelitian diatas, hal demikian disebabkan oleh inkonsistensi, inkonsistensi menurut Leon Festinger (dalam Jones, 2012) disebabkan oleh pengambilan keputusan dan akibat perilaku yang bertentangan dengan sikap, dan kesalahan dalam mengambil keputusan adalah sumber dari inkonsistensi digambarkan sebagai penyebab dari disonansi kognitif.

Adapun pendapat lain tentang ketidak linieran antara persepsi dengan perilaku, menurut penelitian yang dilakukan oleh Sbahiah dan Fuuji (2012) salah satu faktor yang dapat mempengaruhi keputusan dalam memunculkan sebuah perilaku tidak menggunakan helm pada pengendara yakni *perceived behavioral control*, *perceived behavioral control* adalah salah satu element dalam teori perilaku terencana. menurut Ajzen (dalam Barry, 2012) *theory planned behavior* atau teori perilaku terencana dirumuskan untuk menganalisa perilaku pada faktor dan diatas motivasi individu dalam menampilkan sebuah perilaku, berdasarkan pada teori tersebut *perceived behavioral control* merupakan *co-determinant* dalam munculnya perilaku tidak menggunakan helm, hal ini di tandai dengan adanya kepercayaan mudah atau sulit dalam menggunakan helm. dalam studi mereka, pengendara yang memiliki rasa sulit yang tinggi dalam menggunakan helm lebih menolak dalam menggunakan helm atau tidak menghiraukan pentingnya menggunakan helm, hasil tersebut mengimplikasikan bahwa pengendara akan lebih sering menggunakan helm apabila mereka dapat menggunakan helm dengan mudah serta mengimplikasikan akan munculnya penggunaan helm yang tinggi apabila tidak menemukan kesulitan tersebut. Pada penelitian ini pula ditemukan bahwa pengendara yang mempunyai pengalaman mendapatkan tilang dari pihak yang berwenang lebih memiliki penggunaan helm yang tinggi pula, terutama pengendara yang memiliki usia dewasa, yang berarti pengendara dengan usia lebih dewasa memiliki peningkatan dalam intensitas penggunaan helm. Adapula faktor lain yang melandasi perubahan perilaku seseorang individu menurut Asch (dalam Shabhia 2012) mengutarakan bahwa dalam teorinya pengaruh *normative social* mengutarakan adanya perubahan perilaku yang dipengaruhi oleh kepercayaan, norma personal dan satu kebiasaan yang sudah dimiliki, dan menurut Ajzen (dalam Watson, 2012) Performa yang buruk dari seseorang bergantung pada norma subjektif yang dimiliki seseorang individu.

Apabila dilihat secara seksama pada penelitian ini terdapat 60,2% subjek memiliki intensitas penggunaan helm yang rendah, dimana beberapa hal yang dikupas meliputi penggunaan helm di lingkungan sekitar tempat tinggal, saat berkendara sendirian, saat berbeoncengan dengan teman, saat menuju pusat kota maupun wilayah kota tetangga, padahal sudah jelas diterangkan dalam Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan Pasal 291 ayat 1 yang berbunyi “setiap orang yang mengemudikan sepeda motor tidak mengenakan helm standar nasional Indonesia sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 106 ayat 8 dipidana dengan pidana kurungan maksimal 1 bulan atau denda maksimal Rp. 250.000” dan pada pasal 2 “setiap mengemudikan sepeda motor yang membiarkan penumpangnya tidak mengenakan helm standar nasional Indonesia sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 106 ayat 8 dipidana dengan pidana kurungan maksimal 1 bulan atau denda maksimal Rp. 250.000”, aturan tersebut di munculkan untuk menjaga keselamatan pengendara kendaraan bermotor di jalan., Menurut United Nation Economic Commission for Europe UNECE (2016) Beberapa faktor yang melandasi seorang pengendara tidak menggunakan Helm yaitu 1. Tekanan diantara para pengendara yang berusia muda, pada point ini dijelaskan bahwa pengendara dalam usia muda sering kali menganggap aneh para pengguna helm dalam lingkungannya seperti teman, keluarga, maupun tetangga, 2. Helm hanya untuk perjalanan jarak jauh, paradigma tentang penggunaan helm hanya untuk perjalanan yang memerlukan jarak yang jauh masih tertanam didalam pola pikir para pengendara, walaupun fakta menyebutkan kecelakaan dapat terjadi meski dekat dengan tempat tinggal, 3. Helm tidak nyaman dan panas saat digunakan, bentuk helm yang tertutup membuat sirkulasi sering kali kurang untuk bagian kepala terutama untuk daerah yang beriklim tropis dengan kondisi udara yang panas, 4. Efek kerusakan pada gaya rambut wanita (terutama pada gaya tradisional) ataupun trend fashion, wanita sebagai subjek terbesar pelanggaran lalu lintas dalam hal tidak

menggunakan helm dengan alasan terbesar adalah akan merusak tatanan rambut, 5. Penggunaan *headgear* khusus, Menggunakan benda benda di daerah kepala yang membuat pengendara tidak dapat mengenakan helm dngan nyaman, seperti menggunakan topi, kacamata dan lain-lain, 6.kasus pencurian helm, Sering kali sangkalan dalam kepemilikan helm adalah keengganan para pengendara menjadi korban pencurian helm yang mereka miliki, 7. Kebersihan, helm seringkali diragukan kebersihannya akibat keringat kepala yang menempel pada dinding helm, terlebih lagi apabila tidak menggunakan helm yang dimiliki secara pribadi. Dari ketujuh hal tersebut seorang pegendara dapat dengan mudah mendapatkan stimulus pengganggu yang ia sebabkan sendiri dengan disengaja maupun tidak, seperti contohnya dalam lebih mengutamakan tatanan rambut yang secara sadar telah dibuat sendiri kemudian menggunakan *headgear* yang dapat membuat semakin tidak nyaman apabila seorang pengendara mengenakan helm, dari data diatas disebutkan pula kondisi panas pada kepala terutama pada iklim tropis merupakan salah satu penyebabnya, pengendara sepeda motor lebih memilih untuk menggunakan helm saat cuaca sedang berawan dari pada saat matahari terik (Xuequna, 2010).

Penelitian ini mempunyai hubungan yang lemah yaitu hanya dengan (r) $-0,143$ serta hanya mampu sedikit saja menggambarkan faktor-faktor yang berhubungan dengan intensitas perilaku penggunaan helm yaitu hanya sebesar 28,6% saja, sedangkan sisanya dijelaskan oleh faktor faktor lain adapun faktor –faktor lain menurut Brij. K (2014) dari hasil penelitiannya pada 344 pengendara di kamboja tentang penggunaan helm, menerangkan faktor Psikologis yang paling utama adalah perkiraan secara subjektif dari *personal control* dari situasi yang spesifik yang bergantung pada norma subjektif seorang pengendara untuk tidak menggunakan helm, meski ada situasi dimana mereka menggunakan helm akan tetapi tetapp saja ada situasi spesifik dimana mereka sangat sulit untuk menggunakan helm, seperti berkendara dengan jarak yang dekat, saat malam hari, saat sedang mengenakan baju tertentu untuk keluar, kemudian *comfortness* atau kenyamanan yang dipermasalahkan saat tidak menggunakan helm dan, ketiga *over confident* atau terlalu percaya diri dengan kemampuan berkendara, keempat yakni *self concept* atau konsep diri yang melandasi diri dalam berperilaku khususnya dalam berkendara, terakhir merupakan *motivation* atau motivasi merupakan peranan penting dalam mendorong individu untuk menunjukkan sebuah perilaku.

Dalam penelitian ini masih terdapat banyak kekurangan sehingga tidak memberikan hasil yang maksimal, seperti variabel *dependen* yakni kurangnya literatur tentang intensitas penggunaan helm sehingga aspek dalam mengungkap variabel tersebut kurang, kemudian variabel Persepsi tentang keselamatan berkendara sebagai variabel *independen* kurang spesifik dalam membahas faktor yang berhubungan dengan intensitas penggunaan helm dalam penelitian ini, sebagaimana telah dibahas diatas adanya beberapa variabel yang lebih kuat dalam menggambarkan bagaimana intensitas penggunaan helm serta dapat dilihat dari nilai koefisien korelasi serta nilai korelasi determinasi yang hanya dapat mengupas sedikit faktor yang dapat berhubungan perilaku tersebut.

SIMPULAN DAN IMPLIKASI

Berdasarkan data yang didapat diketahui nilai korelasi (r) $-0,143$ dari data yang diperoleh menunjukkan adanya hubungan negatif dari kedua variabel, dengan nilai signifikansi 0,005 yang berarti berada jauh dibawah nilai alpha 0,05, yang berarti apabila Persepsi tentang keselamatan berkendara semakin kearah positif maka intensitas penggunaan helm semakin

rendah dan sebaliknya, dari hasil diatas dapat disimpulkan bahwa hipotesa penelitian ini ditolak.

Implikasi penelitian ini yakni persepsi tentang keselamatan berkendara tidak secara langsung berhubungan dengan intensitas perilaku dalam menggunakan helm. Bagi penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan Intensitas penggunaan helm hendaknya menghubungkan dengan variabel lain yang lebih spesifik seperti, *personal control*, *comfortnes*, *over confident*, *self concept*, dan *motivation* sehingga bisa memprediksikan variabel intensitas penggunaan helm dengan hasil yang jauh lebih baik.

REFERENSI

- Adhi, A. (2015). *Ironis, warga Malang yang kena tilang justru didominasi kalangan pelajar*. Diakses pada 10 Mei, 2016 dari <http://suryamalang.tribunnews.com/2015/11/07/ironis-warga-malang-yang-kena-tilang-justru-didominasi-kalangan-pelajar>
- Agviana, A. P. (2015). *Analisa pengaruh persepsi, sikap, pengetahuan dan tempat kerja terhadap perilaku keselamatan karyawan*, Diakses Pada 15 Mei, 2016 Dari http://eprints.undip.ac.id/45720/1/12_AGVIANA.pdf
- Ajzen, I. (1991). *The theoritical of planned behavior*, University of Massachusetts at Amherst: Academic Press Inc.
- Bergner, Raymond. M (2011). *New ideas in psychology: what is behavior? and so what?*. Di Akses Pada 14 Mei, 2016 dari <http://www.sdp.org/publications/papers/WhatIsBehavior.pdf>
- Braund, J. (2008). *Kritike volume number one 123-144*, Diakses pada 5 Mei, 2016 dari http://www.kritike.org/journal/issue_3/braund_june2008.pdf
- Brijs, K. (2014) *Psychological determinants of motorcycle helmet use among young adults in Cambodia*: Diakses pada 8 januari 2017 dari <https://www.researchgate.net/publication/265689255>
- Conner, M., & Armitage, C. J. (1998). *Extending the theory of planned behavior: A review and avenues for future research*. *Journal of Applied Social Psychology*, 28(15), 1429-1464.
- Demuth (2013). *Perception theories*. Trnave: Filozficka Fakulta Trnackej University.
- Dewan Perwakilan Rakyat. Undang-undang No. 22 Tahun 2009 *tentang lalu lintas dan angkutan jalan*, Republik Indonesia.
- Feldman, R. S (2009). Pengantar psikologi. *Understanding psychology*. (Terj. Gayatri. Petty Gina, Sofyan. Putri Nurdina). Jakarta: Salemba Humanika
- Fishben, M & Ajzen, I. (1975). *Belief, attitude, intention, and behaviour: An introduction to theory and research*. Reading, MA

- Goldstein, E. B. (2007). *Sensation and perception*, CA: Belmont
- Haworth, N. Mulvihill, C. (2006). *A comparison of hazard perception and responding in car drivers and motorcyclist*. Australia: Monash University Accident Research Centre.
- Hermawan, K. (2014). *Persepsi pengendara sepeda motor terhadap kewajiban penggunaan helm standar dikabupaten kubu raya*. Diakses pada 4 Mei 2016 dari <http://jurnafis.untan.ac.id/index.php/sosiodev/article/download/49/6.pdf>
- Jones, H. E. 2012. *Cognitive dissonance theory*. Texas A&M University, TX, USA: College Station
- Kabar Nusa (2015). *Tabrak gapura di tabanan, mahasiswa pengendara beat tewas* Diakses pada 25 Mei, 2016 dari <http://news.babe.co.id/44332>
- Mckenna, F. P. & Crick, J. L. (1997) *Hazard perception in drivers: a methodology for testing and training*. Behavioural studies Unit. Croewthorne.United Kigdom: Transport and Road Research Laboratory
- Motorcycle Safety Foundation. (2005). *Keselamatan berkendara aman dan nyaman*. Jakarta: PT. Astra Honda Indonesia
- Notoadmojo, S. (2003). *Pendidikan dan perilaku kesehatan*, Jakarta: Rineka Cipta
- Nugraha, N. (2014), *Efektivitas komunikasi verbal dan nonverbal oleh polisi resor kota samarinda dalam mensosialisasikan program safety riding kepada pengendara roda dua di sekolah menengah atas negeri 1 samarinda*, Samarinda: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik. Universitas Mulawarman.
- Notoatmodjo, S. (2007), *Promosi Kesehatan dan Ilmu Perilaku*, Jakarta: Rineka Cipta.
- Olakulehin, O. A. (2015), *Perception and practice of helmet use among motorcyclist in a semi urban community in outhwestern Nigeria, Oyo State*, Ogbomoso: Department of surgeylautech Teaching Hospital
- Peraturan pemerintah nomor 44 Tahun 1999 tentang; *Pengendara dan Pengemudi*
- Perwitaningsih, R. Mahawati, E. Hartini, E. (2013) *Hubungan antara pengetahuan dan sikap terhadap praktik keselamatan berkendara sepeda motor pada mahasiswa kesehatan masyarakat udinus semarang*. Semarang: Universitas Dian Nuswantoro
- Pinel, P. J. (2009), *Biopsikologi edisi ketujuh* (terj. Soetjipto) Yogyakarta: Pustaka pelajar
- Pribadi. B. (2016) *Oknum Pelajar dan Mahasiswa Dominasi Pelanggaran Lalu Lintas di Semarang*. Diakses pada 29 mei, 2016 dari <http://nasional.republika.co.id/berita/nasional/umum/16/05/29/o7xm59394-oknum-pelajar-dan-mahasiswa-dominasi-pelanggaran-lalu-lintas-di-semarang>
- Rachdianti, Y (2011), *Hubungan antara self-control dengan penggunaan internet remaja akhir*. Jakarta: Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah,

Rahmawan, D. (2016). *Kecelakaan tunggal, samhari luka parah dikepala hingga tewas* (online). Diakses pada 11 Mei 2016 dari <http://malangvoice.com/malang-raya/kecelakaan-tunggal-samhari-luka-parah-di-kepala-hingga-tewas/>

Ridho, Muhammad (2012), *Hubungan persepsi resiko keselamatan berkendara dengan perilaku pemakaian helm pada mahasiswa universitas indonesia depok*, Di Akses pada 7 Februari 2016 dari <http://lib.ui.ac.id/file?file=digital/013198991-SMuhammad%20Ridho.pdf>

Sabahiah, N & Fujii. S. (2011) *Motorcyclists I – helmet usage and speeding behavior from a psychological perspective*. Batu Pahat, Johore, Malaysia: Faculty of Civil and Environmental Engineering.

Sarwono. S. W. 2002. *Psikologi sosial individu dan teori psikologi social*. Jakarta: Balai Pustaka

Sekaran, Uma. (2006). *Metode penelitian untuk bisnis*. Jakarta: Salemba Empat

Sheldon, W. H. (1904). *Journal of phylosophy, psychology and scientific methods*. Journal of Philosophy. Inc : Columbia University

Siviroj, P. (2012) *Helmet use and associated factors among Thai motorcyclists during songkran festival*. Department of Community Medicine. Chiang Mai, Thailand: Chiang Mai University

Sugiyono. (2008). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif dan R&D* (cetakan keempat). Bandung: Alfabeta

SNI, Standar Nasional Indonesia. 1811-2007. (2007). *Helm pengendara kendaraan roda dua*. Indonesia: Badan Standarisasi Nasional

Tasmanian Government (2014). *Tasmanian motorcycle rider's handbook* (ed. 4, hal 3-51) Hobart: Departmen of State Growth

Triyanto, D. H. 2009. *Persepsi, motivasi, sikap dan perilaku masyarakat lolak terhadap keberadaan hutan*. Bogor: Departemen Manajemen Hutan, Fakultas Kehutanan ITB

Tubbs, S & Moss, S (1983), *Human communication: Fourth edition*. United States of America: Portland state university

www.umm.ac.id

Utari, G. C (2009). *Hubungan pengetahuan, sikap, persepsi dan keterampilan mengendarai mahasiswa terhadap perilaku keselamatan berkendara (safety riding)*. Di akses pad 14 Februari, 2016 dari <http://respository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/255568/1/GINEUNG%20CYNTHIA%20UTARI%20-%20fkik.pdf>

- U. S Department of Health and Human Services (2012). *Helmet use among motorcyclists who died and economic cost savings associated with state motorcyclist helmet laws*. United States of America
- Wahyunik, S. (2016). *Naik motor tanpa helm, jatuh, mahasiswa asing di Malang meninggal Dunia*. Diakses pada 10 Mei, 2016 dari <http://suryamalang.tribunnews.com/2016/01/27/naik-motor-tanpa-helm-jatuh-mahasiswa-asing-di-malang-meninggal-dunia>.
- Watson, B. Freeman, J. (2007). *Perception and experience of random breath testing in Queensland and self reported deterrent impact on drink driving*, Diakses pada Tanggal 5 Mei, 2016 dari <http://eprints.qut.edu.au/694/694a.pdf>
- Watson, Barry. Wishart, D, E dan Buckley, L. (2012). *Motocycle safety report project interim summary report 3: training and licensing intervention for risk taking and hazard perception for motorcyclist*, Diakses pada 5 Juni, 2016 dari <http://www.researchgate.net/publication/277873606>
- Winarsunu, T. (2006). *Statistik dalam penelitian psikologi dan pendidikan* (cetakan ketiga). Malang: UMM Press
- Wood, R. (2008). *Communication in our lives (Sixth Edition)*. USA: Cengage Learning.
- World health organization, (2006). *Helmet: A safety manual. Handbook*
- Xuequna, Y. (2010) *Prevalence rates of helmet use among motorcycle riders in a developed region in China*. Beijing, China: The George Institute for International Health,
- Zanna, M. P & Rempel, J.K (1988) *Attitude a new look at an old concept*. In D. Barta & A. W. Krugalski (eds.) Cambridge, UK: Cambridge University



LAMPIRAN I

UJI VALIDITAS DAN RELIABILITAS

SKALA I

Tabel 5. Hasil Uji Intensitas Penggunaan Helm

Cronbach's Alpha	N of Items
.607	8

Tabel 6. Nilai Statistik Item

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
item1	23.14	9.184	.080	.634
item2	22.88	8.067	.350	.561
item3	22.80	7.184	.480	.515
item4	22.72	7.798	.476	.529
item5	22.76	8.635	.141	.627
item6	22.84	7.770	.313	.573
item7	22.86	7.756	.357	.558
item8	22.28	8.818	.324	.576

Tabel 7. Hasil Uji Penggunaan Helm 2 (Reduksi)

Cronbach's Alpha	N of Items
.663	6

Tabel 8. Nilai Statistik Item

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
item2	16.70	6.010	.320	.645
item3	16.62	4.771	.602	.533
item4	16.54	5.764	.452	.602
item6	16.66	5.739	.284	.667
item7	16.68	5.406	.424	.609
item8	16.10	6.622	.310	.649

SKALA II**Tabel 9. Hasil Uji Persepsi Tentang Keselamatan Berkendara**

Cronbach's Alpha	N of Items
.791	42

Tabel 10. Nilai Statistik Item

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
item1	130.72	137.634	.160	.790
item2	130.24	133.656	.407	.782
item3	130.08	134.279	.369	.783
item4	130.20	133.796	.353	.783
item5	130.22	135.236	.267	.786
item6	130.12	133.496	.378	.782
item7	130.18	136.844	.225	.788
item8	130.14	135.266	.324	.784

item9	130.20	136.490	.237	.787
item10	130.16	134.382	.363	.783
item11	130.18	134.518	.324	.784
item12	130.14	134.286	.379	.783
item13	130.26	136.604	.272	.786
item14	130.04	132.774	.446	.780
item15	130.12	139.006	.119	.791
item16	130.10	133.316	.351	.783
item17	130.08	136.402	.221	.788
item18	130.32	134.059	.343	.783
item19	129.90	130.459	.461	.778
item20	130.28	135.961	.268	.786
item21	130.80	138.408	.084	.795
item22	130.40	135.388	.199	.790
item23	130.18	132.273	.467	.779
item24	130.14	134.858	.292	.785
item25	130.16	134.096	.393	.782
item26	130.18	133.661	.356	.783
item27	130.32	139.569	.125	.790
item28	129.98	139.040	.106	.792
item29	130.10	138.582	.128	.791
item30	130.08	141.463	-.011	.795
item31	130.16	140.627	.035	.794
item32	130.12	133.414	.423	.781
item33	130.12	139.618	.087	.792
item34	130.22	134.461	.345	.784

item35	130.04	138.202	.138	.791
item36	130.46	136.580	.134	.793
item37	130.16	135.566	.252	.787
item38	130.58	140.249	.029	.795
item39	130.06	138.058	.152	.790
item40	130.08	137.993	.178	.789
item41	130.14	135.021	.338	.784
item42	130.42	133.351	.410	.781

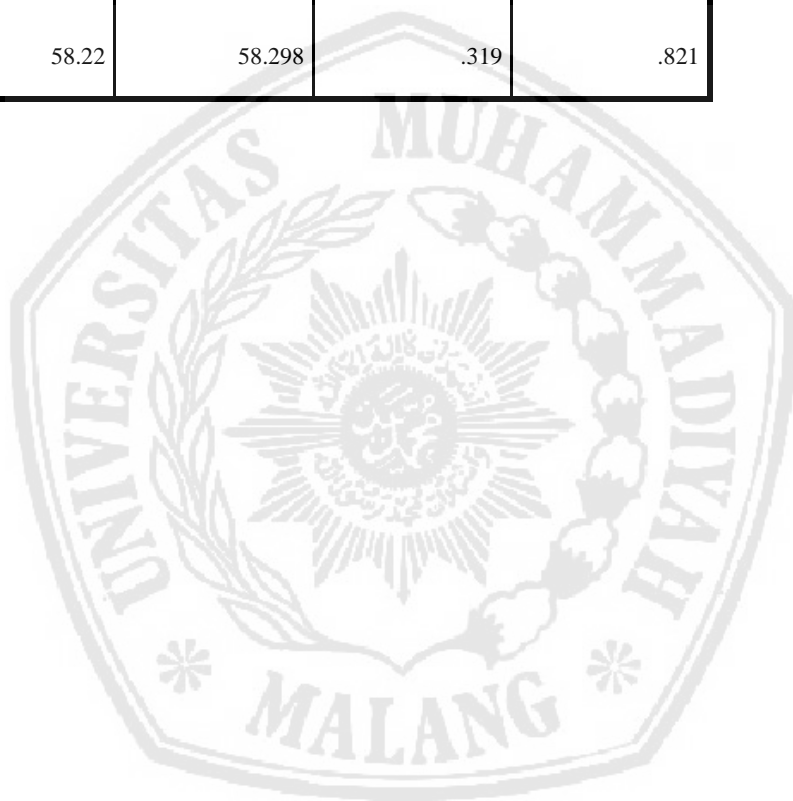
Tabel 11. Hasil Uji Persepsi tentang Keselamatan Berkendara 2 (Reduksi)

Cronbach's Alpha	N of Items
.825	19

Tabel 12. Nilai Statistik Item

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
item2	58.04	57.468	.402	.817
item3	57.88	57.373	.406	.817
item4	58.00	59.265	.216	.827
item6	57.92	57.912	.328	.821
item8	57.94	57.690	.390	.818
item10	57.96	57.631	.384	.818
item11	57.98	56.836	.409	.817
item12	57.94	57.282	.425	.816
item14	57.84	57.198	.415	.816
item16	57.90	58.541	.249	.826

item18	58.12	55.822	.484	.813
item19	57.70	56.622	.363	.820
item23	57.98	54.755	.616	.806
item25	57.96	55.590	.580	.808
item26	57.98	56.306	.437	.815
item32	57.92	56.565	.483	.813
item34	58.02	56.428	.467	.814
item41	57.94	58.017	.362	.819
item42	58.22	58.298	.319	.821



ANALISA HASIL PENELITIAN

Tabel 13. Uji Normalitas Data

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		Unstandardized Residual
N		380
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	1.81035179
	Absolute	.066
Most Extreme Differences	Positive	.066
	Negative	-.048
Kolmogorov-Smirnov Z		1.291
Asymp. Sig. (2-tailed)		.071

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

Tabel 14. Uji Korelasi *Product Moment*

		total_persepsi	total_intensi
total_persepsi	Pearson Correlation	1	-.143**
	Sig. (2-tailed)		.005
	N	380	380
total_intensi	Pearson Correlation	-.143**	1
	Sig. (2-tailed)	.005	
	N	380	380

**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Tabel 15. Frekuensi Data

	Rank_intensi	Rank_persepsi
N		
Valid	380	380
Missing	0	0
Mean	1.3921	1.4763
Median	1.3921 ^a	1.4763 ^a
Variance	.239	.250
Minimum	1.00	1.00
Maximum	2.00	2.00

a. Calculated from grouped data.

Tabel 16. Frekuensi Intensitas

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Rendah	231	60.8	60.8	60.8
Valid Tinggi	149	39.2	39.2	100.0
Total	380	100.0	100.0	

Tabe 17. Frekuensi Persepsi

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Negative	199	52.4	52.4	52.4
Valid Positif	181	47.6	47.6	100.0
Total	380	100.0	100.0	



LAMPIRAN II

SKALA PENELITIAN (SEBELUM UJI COBA)

A. PENGANTAR

Assalamualaikum Wr. Wb

Dalam proses mendapatkan gelar Sarjana Psikologi (S1) di Universitas Muhammadiyah Malang, saya Rizki Budi Agustian sebagai peneliti memohon bantuan anda untuk mengisi lembar kuisioner ini. Adapun yang saya harap adalah kesediaan anda untuk mengisi kuisioner ini dengan memilih setiap jawaban dari pernyataan yang sesuai dengan keadaan diri anda yang sebenarnya.

Sebelum mengisi kuisioner ini di mohon untuk membaca terlebih dahulu petunjuk pengisian kuisioner yang telah tercantum. Perlu diketahui bahwa pernyataan-pernyataan yang akan anda isi semata-mata merupakan bagian dari keperluan ilmiah yaitu sebagai pengumpulan data penelitian yang saya lakukan. Informasi yang anda berikan akan dijaga kerahasiannya

Atas bantuan serta partisipasinya saya ucapkan terimakasih

Wassalamualaikum Wr. Wb

Hormati saya

Rizki Budi.A

B. IDENTITAS

Nama (Inisial)

.....

NIM

.....

Jurusan

.....

Usia

.....

Jenis Kelamin :L/P (lingkari yang sesuai)

C. PETUNJUK PENGISIAN

1. Bacalah tiap pernyataan dengan seksama kemudian isilah setiap pernyataan sesuai dengan keadaan serta kondisi anda, pada kolom yang tersedia
2. Pilihlah satu jawaban dari keempat pilihan jawaban yang tersedia dengan memberikan “tanda *check list*” (✓) pada kolom yang sudah disediakan, dengan ketentuan sebagai berikut
 1. Bila jawaban anda “Selalu”
 2. Bila jawaban anda “Kadang kadang”
 3. Bila jawaban anda “Pernah”
 4. Bila jawaban anda “Tidak pernah”
3. Tidak ada jawaban “Benar” atau “Salah”
4. Dalam setiap nomor hanya ada satu jawaban
5. Apabila jawaban salah atau ingin mengganti jawaban, maka berilah tanda (=) pada jawaban sebelumnya dan berilah tanda “*check list*” (✓) pada jawaban yang diinginkan.
6. Jawablah semua pernyataan tanpa ada satupun yang terlewatkan

SKALA I

NO	PERNYATAAN	1	2	3	4
1	Menggunakan helm saat menuju maupun pulang dari kampus				
2	Menggunakan Helm saat berkendara sendirian				
3	Menggunakan helm saat berkendara berboncengan				
4	Menggunakan helm saat berkendara di sekitar lingkungan tempat tinggal				
5	Menggunakan helm saat dibonceng teman				
6	Menggunakan helm saat membonceng teman				
7	Menggunakan helm untuk menuju ke pusat kota				

8	Menggunakan helm untuk menuju ke wilayah kota tetangga				
---	--	--	--	--	--

D. PETUNJUK PENGISIAN

1. Bacalah tiap pernyataan dengan seksama kemudian jawablah setiap pernyataan sesuai dengan keadaan serta kondisi anda
2. Pilihlah satu jawaban dari keempat pilihan jawaban yang tersedia dengan memberikan “tanda *check list*” (✓) pada kolom yang sudah disediakan, dengan ketentuan sebagai berikut
 1. Bila jawaban anda “Sangat Setuju”
 2. Bila jawaban anda “Setuju”
 3. Bila jawaban anda “Tidak Setuju”
 4. Bila jawaban anda “Sangat Tidak Setuju”
3. tidak ada jawaban “Benar” atau “Salah”
4. Dalam setiap nomor hanya ada satu jawaban
5. Apabila jawaban salah atau ingin mengganti jawaban, maka berilah tanda (=) pada jawaban sebelumnya dan berilah tanda “*check list*” (✓) pada jawaban yang diinginkan.
6. Jawablah semua pernyataan tanpa ada satupun yang terlewatkan

SKALA II

NO	PERNYATAAN	1	2	3	4
1	Berkonsentrasi di jalan sangatlah penting				
2	Lebih baik mendahului saat kondisi jalan sedang sepi atau memiliki jarak yang sesuai dengan kendaraan lain yang berlawanan				
3	Menjaga kecepatan kendaraan sama dengan menjaga keamanan serta keselamatan pengendara				
4	Beristirahat saat perjalanan jauh baik untuk menjaga konsentrasi pengendara				
5	Mengamati gerakan kendaraan yang berada di depan sangatlah penting untuk berkendara				
6	Keterampilan dalam mengerem kendaraan adalah hal yang penting untuk dilatih				
7	Selalu menjaga konsentrasi saat berkendara adalah cara terbaik agar terhindar dari kecelakaan				
8	Memacu dengan kecepatan tinggi kendaraan dalam kondisi lalu lintas sepi karena tidak berbahaya				
9	Memaksakan berkendara dengan kondisi kelelahan adalah hal yang biasa				
10	Menggunakan bahu jalan merupakan hal yang biasa bagi seorang pengendara lakukan dan tidak berbahaya				

11	Melamun saat berkendara tidak membahayakan bagi pengendara				
12	Lebih baik melewati kemacetan dengan zig-zag dari pada harus sekedar berhenti menunggu ditengah kemacetan				
13	Sebelum mendahului hendaknya mengamati sisi jalan yang akan di lewati untuk menghindari bahaya (lubang, kendaraan parkir, dll)				
14	Berdekatan dengan kendaraan yang berada di depan memudahkan untuk mendahului meski pandangan menjadi sempit				
15	Pengendara roda dua harus memiliki teknik mengerem yang baik				
16	Kurang berkonsentrasi saat berkendara tidak membahayakan bagi pengendara lain				
17	Saat lalu lintas padat berkendara dengan kecepatan tinggi adalah cara terbaik agar cepat di tempat tujuan				
18	Mengurangi kecepatan saat melewati sebuah lubang di jalan adalah cara yang aman				
19	Kita harus mematuhi rambu rambu lalu lintas				
20	Memacu kendaraan dalam kondisi ramai maupun sepi sangat berbahaya				
21	Sebaiknya mengurangi kecepatan apabila ada kendaraan lain yang berada didepan menyalakan lampu <i>stop</i> , sein maupun <i>hazard</i>				
22	Tidak menyalakan lampu sein saat mendahului/berbelok hal yang wajar dilakukan				
23	Mengalihkan pandangan saat berkendara tanpa memperhatikan kendaraan yang berada didepan tidak membahayakan				
24	Memaksakan mendahului dari sisi kiri jalan meskipun jaraknya sempit tidak membahayakan				
25	Sebaiknya menjaga jarak dengan kendaraan yang lainnya meski jalan sedang ramai				
26	Saat nyala lampu rambu lalu lintas akan berganti merah, masih ada kesempatan untuk melewati rambu tersebut				
27	Dalam keadaan apapun sebagai pengendara kita harus siaga dengan kondisi jalan				
28	Saat lalu lintas ramai, wajib bagi pengendara berkendara dengan kecepatan rendah untuk menghindari kecelakaan				
29	Menghindari lubang dari sisi kiri/kanan lubang tanpa mengurangi kecepatan merupakan pilihan yang aman				
30	Berada terlalu dekat dengan kendaraan lain membahayakan saat berkendara				

31	Kita tidak harus mengurangi kecepatan apabila ada kendaraan lain yang berada di depan menyalakan lampu <i>stop</i> , sein maupun <i>hazard</i>				
32	Melanggar rambu rambu lalu lintas bukan hal yang berbahaya				
33	Sebaiknya menjaga posisi kendaraan agar tidak terlalu dekat dengan sisi jalan				
34	Mendahului saat kondisi jalan sedang ramai dan padat tidak menakutkan				
35	Memacu kendaraan dengan kecepatan tinggi adalah teknik dasar yang harus dimiliki pengendara				
36	Dalam kondisi apapun sebagai pengendara kita tidak harus terlalu khawatir dengan kondisi permukaan jalan				
37	Sebelum mendahului/berbelok wajib menggunakan lampu sein untuk memberikan tanda				
38	Mengerem tidak memerlukan latihan khusus				
39	Mendahului tanpa mengamati kendaraan dari arah yang berlawanan adalah hal yang tidak membahayakan				
40	Menguasai teknik berkendara memerlukan latihan khusus				
41	Saat nyala lampu rambu lalu lintas akan berganti merah, pengendara wajib mengurangi kecepatannya				
42	Teknik dasar berkendara itu tidak penting				

BLUE PRINT

NO	KESELAMATAN BERKENDARA	FAVORABLE	UNFAVORABLE
1	<i>Concentration</i>	1,4,7	9,11,16
2	<i>Observation</i>	2,5,13	23,34,39
3	<i>Speed Management</i>	3,20,28	8,12,17
4	<i>Road Positioning</i>	25,30,33	10,14,24
5	<i>Making Decision,</i>	18,37,41	23,26,29
6	<i>Hazard Perception</i>	19,27,21	31,32,36
7	<i>Basic Riding Technique</i>	6,15,40	35,38,42

SKALA PENELITIAN

A. PENGANTAR

Assalamualaikum Wr. Wb

Dalam proses mendapatkan gelar Sarjana Psikologi (S1) di Universitas Muhammadiyah Malang, saya Rizki Budi Agustian sebagai peneliti memohon bantuan anda untuk mengisi lembar kuisioner ini. Adapun yang saya harap adalah kesediaan anda untuk mengisi kuisioner ini dengan memilih setiap jawaban dari pernyataan yang sesuai dengan keadaan diri anda yang sebenarnya.

Sebelum mengisi kuisioner ini di mohon untuk membaca terlebih dahulu petunjuk pengisian kuisioner yang telah tercantum. Perlu diketahui bahwa pernyataan-pernyataan yang akan anda isi semata-mata merupakan bagian dari keperluan ilmiah yaitu sebagai pengumpulan data penelitian yang saya lakukan. Informasi yang anda berikan akan dijaga kerahasiannya

Atas bantuan serta partisipasinya saya ucapkan terimakasih

Wassalamualaikum Wr. Wb

Hormati saya

Rizki Budi.A



B. IDENTITAS

Nama (Inisial)

.....

NIM

.....

Jurusan

.....

Usia

.....

Jenis Kelamin :L/P (lingkari yang sesuai)

I. PETUNJUK PENGISIAN

1. Bacalah tiap pernyataan dengan seksama kemudian isilah setiap pernyataan sesuai dengan keadaan serta kondisi anda, pada kolom yang tersedia
2. Pilihlah satu jawaban dari keempat pilihan jawaban yang tersedia dengan memberikan “tanda *check list*” (✓) pada kolom yang sudah disediakan, dengan ketentuan sebagai berikut
 1. Bila jawaban anda “Selalu”
 2. Bila jawaban anda “Kadang kadang”
 3. Bila jawaban anda “Pernah”
 4. Bila jawaban anda “Tidak pernah”
3. Tidak ada jawaban “Benar” atau “Salah”
4. Dalam setiap nomor hanya ada satu jawaban
5. Apabila jawaban salah atau ingin mengganti jawaban, maka berilah tanda (=) pada jawaban sebelumnya dan berilah tanda “*check list*” (✓) pada jawaban yang diinginkan.
6. Jawablah semua pernyataan tanpa ada satupun yang terlewatkan

SKALA I

NO	PERNYATAAN	1	2	3	4
1	Menggunakan Helm saat berkendara sendiri				
2	Menggunakan helm saat berkendara berboncengan				
3	Menggunakan helm saat berkendara di sekitar lingkungan tempat tinggal				
4	Menggunakan helm saat membonceng teman				
5	Menggunakan helm untuk menuju ke pusat kota				
6	Menggunakan helm untuk menuju ke wilayah kota tetangga				

II. PETUNJUK PENGISIAN

1. Bacalah tiap pernyataan dengan seksama kemudian jawablah setiap pernyataan sesuai dengan keadaan serta kondisi anda
2. Pilihlah satu jawaban dari keempat pilihan jawaban yang tersedia dengan memberikan “tanda *check list*” (√) pada kolom yang sudah disediakan, dengan ketentuan sebagai berikut
 1. Bila jawaban anda “Sangat Setuju”
 2. Bila jawaban anda “Setuju”
 3. Bila jawaban anda “Tidak Setuju”
 4. Bila jawaban anda “Sangat Tidak Setuju”
3. tidak ada jawaban “Benar” atau “Salah”
4. Dalam setiap nomor hanya ada satu jawaban
5. Apabila jawaban salah atau ingin mengganti jawaban, maka berilah tanda (=) pada jawaban sebelumnya dan berilah tanda “*check list*” (√) pada jawaban yang diinginkan.
6. Jawablah semua pernyataan tanpa ada satupun yang terlewatkan

SKALA II

NO	PERNYATAAN	1	2	3	4
1	Lebih baik mendahului saat kondisi jalan sedang sepi atau memiliki jarak yang sesuai dengan kendaraan lain yang berlawanan				
2	Menjaga kecepatan kendaraan sama dengan menjaga keamanan serta keselamatan pengendara				
3	Beristirahat saat perjalanan jauh baik untuk menjaga konsentrasi pengendara				
4	Keterampilan dalam mengerem kendaraan adalah hal yang penting untuk dilatih				
5	Memacu dengan kecepatan tinggi kendaraan dalam kondisi lalu lintas sepi karena tidak berbahaya				
6	Menggunakan bahu jalan merupakan hal yang biasa bagi seorang pengendara lakukan dan tidak berbahaya				
7	Melamun saat berkendara tidak membahayakan bagi pengendara				
8	Lebih baik melewati kemacetan dengan zig-zag dari pada harus sekedar berhenti menunggu ditengah kemacetan				
9	Berdekatan dengan kendaraan yang berada di depan memudahkan untuk mendahului meski pandangan menjadi sempit				

10	Kurang berkonsentrasi saat berkendara tidak membahayakan bagi pengendara lain				
11	Mengurangi kecepatan saat melewati sebuah lubang di jalan adalah cara yang aman				
12	Kita harus mematuhi rambu rambu lalu lintas				
13	Mengalihkan pandangan saat berkendara tanpa memperhatikan kendaraan yang berada di depan tidak membahayakan				
14	Sebaiknya menjaga jarak dengan kendaraan yang lainnya meski jalan sedang ramai				
15	Saat nyala lampu rambu lalu lintas akan berganti merah, masih ada kesempatan untuk melewati rambu tersebut				
16	Melanggar rambu rambu lalu lintas bukan hal yang berbahaya				
17	Mendahului saat kondisi jalan sedang ramai dan padat tidak menakutkan				
18	Saat nyala lampu rambu lalu lintas akan berganti merah, pengendara wajib mengurangi kecepatannya				
19	Teknik dasar berkendara itu tidak penting				

BLUEPRINT

NO	KESELAMATAN BERKENDARA	FAVORABLE	UNFAVORABLE
1	<i>Concentration</i>	3	7,10
2	<i>Observation</i>	1	13,17
3	<i>Speed Management</i>	2	5,8
4	<i>Road Positioning</i>	14	6,9
5	<i>Making Decision,</i>	11,18	15
6	<i>Hazard Perception</i>	12	16
7	<i>Basic Riding Technique</i>	4	19

